



BRILL

LUSOTOPIE 18 (2019) 12-39

LUSOTOPIE

brill.com/luso

Colonialismo, classe e nação na história do automobilismo angolano (1957-1975)

Pedro David Gomes

Instituto de Ciências Sociais da Universidade de Lisboa

pedroddg@gmail.com

Resumo

Este artigo propõe-se refletir sobre a relação entre o processo de ‘desportivização’ do automobilismo e as motivações que a elite local projetava sobre a modalidade, averiguando de que forma se coadunavam com a ideia da unidade do império. Procura-se explicar como os critérios sociais de entrada neste desporto foram evoluindo e como isso era revelador de rivalidades e dinâmicas económicas mais amplas que moviam os investidores a apostarem na modalidade para promover as suas marcas. A construção do Autódromo de Luanda e a internacionalização das ‘6 horas de Nova Lisboa’ ajudaram a popularizar a modalidade incentivando vínculos identitários locais que ora se articularam com os interesses do governo ora com interesses autonomistas de uma elite local.

Palavras-chaves

automobilismo – autódromo de Luanda – Angola colonial – sportsman – pilotos

Colonialisme, classe et nation dans l’histoire du sport automobile angolais (1957-1975)

Résumé

Cet article veut réfléchir sur le processus de ‘sportivisation’ du sport automobile et sur les motivations que l’élite locale projetait sur ce sport, pour savoir en quoi elles s’intégraient dans l’idée d’unité de l’empire. Il cherche à expliquer comment les critères

sociaux d'entrée dans ce sport ont évolué et en quoi cela révélait des rivalités et une dynamique économique plus larges qui poussaient les investisseurs à parier sur le sport pour promouvoir leurs marques. La construction du Circuit de Luanda et l'internationalisation des '6 Heures de Nova Lisboa (Huambo)' ont contribué à populariser la modalité en stimulant les liens identitaires locaux qui étaient articulés avec les intérêts du gouvernement ou avec les intérêts autonomes d'une élite locale.

Mots-clefs

sport automobile – circuit de Luanda – Angola colonial – sportifs – pilotes

Colonialism, Class and Nation in the History of the Angolan Sports Car Racing (1957-1975)

Abstract

This article proposes to reflect upon the relation between the 'sportisation' process of motorsport and the motivations that the local elite projected on this practice, ascertaining how they were in line with the idea of the empire's unity. It seeks to explain how the social criteria to enter into this sport had evolved and how this was revealing of wider rivalries and economic dynamics that moved investors to wager on motorsport to promote their brands. Luanda's Race Track construction and the internationalization of the '6 Hours of Nova Lisboa (Huambo)' helped to popularize this modality by instigating local identity bonds which could be articulated with the interests of the government or with the autonomous interests of local elites.

Keywords

motorsport – Luanda circuit – colonial Angola – sportsman – pilots

O automobilismo em Angola nasceu e ganhou forte expressão entre finais da década de cinquenta e a independência do país, em 1975. É já nos anos setenta que a sua popularização atinge o cume, com a construção dos autódromos de Luanda e Benguela e a realização da prova internacional das '6 Horas de Nova Lisboa'. A popularidade era traduzida na tinta que fazia correr na imprensa e

na atratividade granjeada junto da população que ia assistir às corridas. Tal fenómeno é hoje visível nas redes sociais onde o automobilismo angolano parece ocupar lugar cimeiro no ranking temático dos blogues, sites e fóruns dedicados à “*memorabilia*” do automobilismo nacional ou do desporto na antiga colónia¹. Nestes canais, a imagem ganha particular relevo enquanto suporte etnográfico das corridas e também dos seus públicos. Em provas disputadas nas maiores cidades observa-se uma assistência, que se conta aos milhares, maioritariamente masculina e branca, mas não exclusivamente².

Se o automobilismo, pela ausência, salvo raras exceções, de praticantes pobres ou negros, não proporcionava à partida um espaço de manobra para uma qualquer contraofensiva colonial (P. Dine e D. Rey 2012) ou mesmo para subversões da ética ou da moralidade prescrita (Domingos 2015), como sucedeu no caso do futebol, na Argélia e em Moçambique (respetivamente), ele expressa inequivocamente o desejo das elites pela recriação, nos trópicos, de um imaginário de modernidade europeia. A apropriação, diferenciada entre brancos e negros, dos mitos da mobilidade e liberdade que o surgimento do automóvel suscitou foi já esmiuçado para a África do Sul (Van Eeden 2011). Relativamente à África de dominação portuguesa, Philip Havik (2009) e Conceição Neto (2003) mostram como a construção das (novas) estradas foi vista como um meio eficaz de consolidar a autoridade colonial, respetivamente na Guiné Bissau e na região do Huambo, em Angola³. É sensato extrapolar, com base nos dados de que dispomos, que também o turismo automóvel foi racialmente vincado na Angola colonial⁴. Neste passado, e à semelhança do que Gilroy (2001: 94) observou nos EUA, as dimensões de cidadania e de estatuto que o carro terá conferido parecem também ter sido “bloqueadas pelas políticas formais e inibidas pelos códigos informais” de discriminação racial.

1 No outrora dinâmico fórum *Mazúngue* (<https://mazungue.com/forum/>), dedicado principalmente à memória dos que viveram a Angola desse tempo, nenhuma modalidade desportiva chega perto das 765 páginas (entre 2007 e 2015) com entradas e comentários dedicados ao automobilismo. Outros sítios eletrónicos são: <http://memoriasdesportivas.blogspot.com/>; <http://motorsportinangola.blogspot.com/>; <https://www.facebook.com/AngolaNoTempoDoKaparandanda/>; <http://cars-vice.blogspot.com/>. Todos consultados em 15 setembro 2018.

2 Em algumas fotos, por vezes exclusivamente. Para este exercício veja-se também *Horizonte Angolano* (1973) de Elso Roque e as séries documentais *Actualidades de Angola*, encomendadas pela Agência Geral do Ultramar, onde também se visualizam excertos de corridas de ralis e de motocross. Vide filmografia.

3 No Huambo, as estradas eram temidas e odiadas pelos colonizados das zonas rurais, muitos deles empurrados à força para dentro da malha da rede administrativa colonial; todavia, num segundo momento, foram também valorizadas, usadas em estratégias de fuga, de promoção social e profissional (Neto 2003: 2).

4 Sobre o turismo automóvel na África do tempo colonial ver G. Pirie (2013).

M. Bittencourt e V. Melo (2016), numa precursora publicação sobre a história do automobilismo angolano, interrogam-se sobre os interesses, para além da diversão, que rodeavam as provas automobilísticas: motivações coloniais, incentivadas pelo governo metropolitano ou impulsos de organização da elite branca angolana interessada numa autonomia para a província? O presente texto propõe-se partir daqui e avançar por outros caminhos, amparando-se na história oral enquanto suporte metodológico para a reconstituição da histórica deste desporto⁵. Assim, este artigo propõe-se refletir sobre a relação entre o *processo de desportivização* (Elias e Dunning 1994) das corridas de velocidade e as motivações que a elite local projetava sobre a modalidade – leia-se, do papel desta na colónia e também na própria nação. As redes concatenadas por destacados agentes do mundo automobilístico, desde as que respondem a dinâmicas locais até às arenas internacionais, permitiram caminhar na direção da profissionalização da modalidade. Isso foi possível dentro de um alargado contexto político de defesa da nação ultramarina e graças à partilha de um sentimento (multifacetado) de angolanidade que, em tempos de guerra, movia os grandes investidores a continuarem a apostar na modalidade para promover as suas marcas.

Este artigo procura perceber como o automobilismo angolano, num contexto desportivo predominantemente “europeu”, veiculou a ideia de unidade de um império lusotropicalista. Procura também identificar os seus principais protagonistas e processos, revelando como os critérios sociais de entrada na modalidade foram evoluindo e como este desporto se transformou também num indicador de uma dinâmica económica mais ampla, onde grandes marcas mas também grandes empresas angolanas desempenharam um papel fundamental. Este trabalho, para lá da consulta de vários arquivos, sustenta-se consideravelmente em entrevistas realizadas a alguns destes protagonistas. Antes de adentrar na memória e na história do automobilismo propriamente ditas, importa realçar alguns aspetos do colonialismo em Angola que motivaram ou circundaram o surgimento das corridas.

1 O automóvel na cidade e a burguesia colonial branca

Datam da primeira metade do século XIX as pretensões autonomistas de alguns setores da burguesia colonial branca e mestiça de Angola. A burguesia

5 Uma metodologia que nos capacita para ir mais além da narrativa oficial das fontes impressas ao mesmo tempo que pode servir de observatório da memória desportiva da nação. Cf. A. Freudenthal (2000).

branca pró-autonomista dividia-se principalmente, de acordo com J. Pimenta (2004), entre as linhas conservadora e progressista; nesse tabuleiro estavam também em jogo disputas identitárias, movidas por categorias raciais e por outras pertenças. No final da primeira metade do século xx, os brancos naturais de Angola eram ainda oficialmente classificados de euro-africanos, condição inferior à dos metropolitanos, reconhecida pela pejorativa classificação de « brancos de segunda ». Essa divisão criou ressentimentos numa população que, não obstante a sua condição *branca*, se identificava muito mais com a terra onde nasceu e vivia do que com a “pátria-mãe”. Outrossim, viviam em Angola muitas famílias, com ligações à oposição, que tinham fugido ou sido deportadas pela ditadura do Estado Novo⁶. Além disso, os interesses económicos da burguesia branca angolana diferenciavam-se consoante a região: “a primazia da elite económica e intelectual de Luanda era contestada pelos novos ‘barões do café’ do Noroeste e por alguns ricos comerciantes e fazendeiros do Centro-Sul” (Pimenta 2004: 21).

O tempo do automobilismo angolano pré-independência acompanha o crescimento ímpar e já relativamente adiantado da cidade colonial branca⁷, da (ainda maior) expansão da rede de estradas e da centralidade, funcional e simbólica do automóvel na cultura e quotidiano urbanos. A manutenção das “províncias ultramarinas” dependia de um processo baseado na exploração económica e sustentado tanto em concepções racistas como por uma ideologia do progresso. Neste último sentido, o crescimento da sociedade colonial foi então marcado pela multiplicação de estradas e sobretudo pela importação dos veículos automóveis (Henriques 2000: 219). A soberania nacional incrementava-se também por esta ocupação viária do território⁸.

A existência de uma rede comunicacional promovia as interdependências e consequentemente a expansão do mercado, que funcionavam como esteios da grandeza territorial ambicionada pelo ‘Terreiro do Paço’. Especialmente após

6 Veja-se o caso do arquiteto João Garcia de Castilho, criador dos edifícios da Mobil, da União Comercial de Automóveis, da Casa Americana e de vários conhecidos cinemas de Luanda. Castilho era proveniente de uma família de convicções republicanas, com ligações ao Movimento de Unidade Democrática (MUD). Depois de formado e de se aperceber das dificuldades anormais em obter emprego no Portugal metropolitano, opta por se fixar em Luanda com os seus irmãos em 1944; Em Bonito, Jessica M. 2011, *Arquitectura Moderna Na África Lusófona – Recepção e difusão das ideias modernas em Angola e Moçambique*, dissertação de mestrado em Arquitetura, I.S.T., Lisboa, 2011: 118.

7 Na capital Luanda, a “população europeia”, em 1940, era composta por cerca de 9 mil pessoas; em 1960, já eram mais de 55 mil (um aumento de 10%, face à população total da cidade) (Bettencourt 1965: 95).

8 Os II e III Planos de Fomento (1959-64 e 1968-73) dedicavam uma boa parcela dos investimentos aos transportes e às comunicações.

o início da guerra colonial e da criação, em 1962, da JAEA (Junta Autónoma de Estradas de Angola), foi implementada uma política de redução das distâncias regionais através da construção de estradas. Dos cerca de 500 km de estrada asfaltada à data da criação deste organismo, elas totalizavam 5.320 km no final de 1970 (Callixto 1972: 4)⁹. As concessionárias de marcas mundialmente famosas instalaram-se em várias cidades e o ‘parque automóvel’ cresceu exponencialmente: os veículos matriculados passaram de 32.802, em 1954, para 168.222, em 1972¹⁰. Este aumento fez-se acompanhar do crescimento das cidades, muito em particular de Luanda. Uma modernização que era destacada nos jornais, nas revistas e muito vincada em documentários de promoção turística: “civilização do automóvel”, “sentinelas da nova civilização”, “revolução do concreto”, foram algumas metáforas empregues para definir uma cidade que via nascer “um prédio novo por cada dia que passa”.¹¹

Esse processo de ‘branquização’ (Henriques 2000: 252) do centro da cidade e de construção de estradas e grandes projetos imobiliários traduzia-se no empurrão da população africana, incluindo parte da elite mestiça luandense, para os musseques (Nascimento 2011)¹². A própria construção do autódromo, a uma trintena de quilómetros do centro da cidade, obrigou ao realojamento de várias famílias¹³. Pelo menos em Luanda, tratou-se de um processo não isento de conflitos. Os mecanismos de acesso à ‘modernidade’ estavam desigualmente distribuídos. Numa colónia caracterizada por um território de grandes contrastes, entre o espaço urbano e o rural e entre os centros das cidades e as suas periferias, em Luanda, a geografia dos musseques, situados na periferia desses centros, e o menor poder de compra dos seus habitantes constituíam-se como um corpo estranho à entrada do automóvel e da imagética da modernidade que a cidade asfaltada simbolizava e que a propaganda turística pretendia estampar e veicular ‘lá fora’. Sobretudo a partir da segunda metade da década de sessenta, aumentam as críticas à falta de transportes, os conflitos com taxistas

9 Além do pavimento em asfalto existiam as estradas de macadame. Segundo Douglas Wheeler (2016: 327), havia, por volta de 1971, 23.944 quilómetros de estradas sob alçada da JAEA e 21 mil quilómetros de ligações secundárias.

10 Informação recolhida de Bittencourt e Melo (2016: 202).

11 Locução de Fernando Pessa em *Angola: roteiro turístico* (1967?) e em *A Grande Cidade* (1970), ambos filmes de António de Sousa.

12 Eram bairros predominantemente de autoconstrução, com casas feitas de pau-a-pique; as ruas eram de terra, sem asfalto, onde a circulação automóvel era muito reduzida quando não inexistente.

13 *Boletim Cultural da Câmara Municipal de Luanda*, abr-jun 1969, n.º 23, Repartição de Estatística, Cultura Propaganda e Turismo, 1969.

e os ataques a viaturas de civis, por protestos devido a atropelamentos, ou mesmo a viaturas policiais¹⁴.

Ao contrário do que sucedera entre as décadas de trinta e cinquenta, a partir de 1962 o governo português, apoiado numa política desenvolvimentista, resolveu simplificar a entrada de capital estrangeiro na colónia, processo que se intensificou a partir de 1968. Assistiu-se ao progressivo aumento das exportações de petróleo e no setor de importação de automóveis ganham relevo consórcios filiais de empresas estrangeiras. Mas, como notou Adelino Torres (1983: 1113), apesar da deslocalização de muitas operações financeiras para Luanda, o poder efetivo permaneceu sempre em Lisboa. As restrições locais, impostas por uma política concebida em função do modelo de desenvolvimento metropolitano em que as colónias eram utilizadas “como base de acumulação acelerada”, geraram insatisfação entre a burguesia colonial.

É, portanto, neste contexto que, entre outras práticas culturais, “sofisticados ralis” passaram a ser promovidos pela média e grande burguesia (Guerra 1979: 120).

2 Arqueologia do poder nas primeiras fases do automobilismo angolano (1957-1965)

A motorização tardia em Portugal¹⁵ expressou-se também na organização das provas de velocidade em automóvel, quer em estrada quer em rali, realizadas em Angola. O esforço de organizar uma estrutura de corridas oficiais diminuía, ele próprio, do modo como uma colónia sem estruturas para se fazer representar neste desporto procurava preencher esse atraso. A afirmação e representação internacional do automobilismo estarão muito presentes ao longo da história ‘angolana’ da modalidade, uma gestão da reputação

14 Estes últimos muito provavelmente um reflexo do clima de revolta exalado da repressão política. As autoridades sempre tiveram dificuldades em travar práticas de discriminação racial de grupos como o dos motoristas de táxi. Já em julho de 1974, taxistas agrediram e mataram vários homens negros nas zonas dos bairros Cazenga e Cuca, em retaliação pela morte de um colega. Vide Bosslet, Juliana. 2014. *A cidade e a guerra. Relações de poder e subversão em São Paulo de Assunção de Luanda (1961-1975)*. Dissertação (Mestrado) – Programa de Pós-Graduação em História, Universidade Federal Fluminense, Niterói: 201-202), e pasta *Ocorrências com táxis e viaturas particulares nos musseques de Luanda*, em Arquivo Nacional Torre do Tombo (ANTT), PIDE, Delegação de Angola P. Inf. 15.11 A/1 (e.g. “Comentário” do Inspetor Jaime Oliveira sobre ataques a viaturas policiais, em Informação confidencial n.º 134/72, folha 62).

15 É Gijs Mom (2014) quem alerta para o interesse em estudar este fenómeno ‘tardio’ nos países do leste e sul da Europa.

internacional que se constituía como forma de acumulação de capital simbólico. Entre 1962 e 1965, os Grandes Prémios de Angola, iniciados em 1957, passariam a integrar a lista de provas da Federação Internacional do Automóvel (FIA). O fim deste ciclo ficar-se-ia a dever ao prejuízo material acumulado, insustentável para a continuação desta iniciativa.

Em África, boa parte ainda sob domínio dos impérios europeus, várias cidades acolheram corridas de automóveis, pelo menos entre finais dos anos 40 e meados dos anos 50: em Asmara, na Eritreia, encontram-se registos de uma competição bianual em circuito citadino, realizada desde 1948¹⁶; em Marrocos, o 1º *Grand Prix International de Vitesse d'Agadir* realiza-se em 1950; em 1953, a antiga África Ocidental Francesa (Senegal) sediava as provas *Critérium Automobile*; Ai, em 1956, foi criado o Grande Prémio de Dakar (ou as “2 Horas de Dakar”) e, no Quénia, inaugurado o autódromo de Nakuru. Ainda nesse ano, a 2ª edição do *Léo – Matadi*, do Congo Belga (atual República Democrática do Congo) tem uma incursão em território angolano, que se estenderia até Luanda dois anos depois. Nos *Grand Prix de Léo* participariam os primeiros grandes promotores do automobilismo angolano: os responsáveis do Automóvel e *Touring* Clube de Angola (ATCA), filial do Automóvel Clube de Portugal (ACP).

Por esta altura, em Portugal, o automobilismo vivia o seu apogeu, com a entrada do seu Grande Prémio (GP) para o calendário da Fórmula 1, onde ficaria entre 1958 e 1960. Grandes ídolos do automobilismo, como Stirling Moss e Juan Manuel Fangio, aceleravam pelos circuitos da Boavista, no Porto, e de Monsanto, em Lisboa, que alternavam como palcos do maior evento internacional. No entanto, os organizadores do GP de Portugal, por constante falta de resultados financeiros positivos (à exceção do ano de 1954), decidem não continuar com a prova. Segundo o ACP, face às crescentes imposições de segurança desportiva e com o início da “guerra colonial, em 1961, não seria correto realizar uma corrida de automóveis com prejuízo” (Santos 2010: 92). Estes acontecimentos serão determinantes para interpretar a ascensão, em contraciclo face à metrópole, do “imberbe” automobilismo angolano.

A evolução do automobilismo em Angola também não foi linear. Em 1961, a prova maior do calendário local foi suspensa devido à instabilidade provocada pela revolta de 4 de fevereiro em Luanda e pela eclosão da luta armada no norte do território. A resposta a estes problemas irá, porém, favorecer o crescimento económico da “Província”, permitindo um rápido desenvolvimento urbano e rodoviário que corroborava a referida ideologia do progresso subjacente ao projeto civilizacional imperial. Ainda na década de 50 intensifica-se

16 Entre 1948 e 1954, e entre 1960 e 1974.

a mobilização do desporto pelo Estado Novo para a sedimentação da unidade imperial, com a viagem de equipas metropolitanas às colónias a tornarem-se comuns. Apesar das gincanas de automóveis feitas em Angola entre os anos vinte e os anos quarenta, é naquela década que se pode falar, de facto, na institucionalização do desporto automóvel, embora fosse apenas praticado com carros comuns (inclusive carrinhas de caixa aberta), com pneus usados, em estradas em péssimo estado e, por vezes, sem cintos de segurança. Na capital, os primeiros “Grandes Prémios” e “Grandes Rallyes” de Angola eram organizados pelo ATCA – a única entidade que o ACP autorizava a realizar estas provas no território e que, entretanto, fora abrindo escritórios noutras cidades angolanas. Sendo o turismo um dos seus ramos de atuação, não surpreende que a escolha dos primeiros traçados recaísse na zona da fortaleza e da marginal de Luanda, ícones do cartão-postal angolano, ou que o itinerário do I Grande Rallye de Angola, em 1957, logo comesse por atravessar Angola de cima a baixo, incluindo a região de Cabinda. Na edição de 1959, o jornal *Angola Desportiva* dava conta do grande número de “forasteiros” em Luanda, nos dias do GP. Quando esta prova se iniciou, em 1957, quase metade das receitas estimadas provinham de um subsídio do Governo Geral da província¹⁷.

Até 1965, data da extinção do GP de Angola, o ATCA contaria com uma equipa de competição própria. Um dos pilotos seria o próprio presidente, Acácio Pereira de Matos, médico e membro de uma família da terra ligada a Norton de Matos, antigo governador que tentara modernizar a economia de Angola através do alargamento da rede viária e ferroviária, unindo vilas e cidades isoladas, por onde se afirmaria o poder colonial¹⁸. A dinamização do desporto em Angola prosseguiu com a criação de circuitos regionais, apoiados pelos governadores e contando com a experiência competitiva de pilotos metropolitanos e internacionais¹⁹.

Assim, o grupo de pilotos que alimentava o automobilismo angolano era no início composto por um leque de profissionais de distintas (na dupla aceção da palavra) áreas, incluindo empresários, médicos, engenheiros, pilotos da TAP,

17 Segundo a legenda da fotografia posta no fórum *Mazungue*, consultado em 15 setembro 2018. <http://mazungue.com/forum/index.php?thread/3146-fotos-do-i-grande-pr%C3%A9mio-de-angola-de-1957/&pageNo=4>.

18 Fê-lo, contrariamente a algumas das suas ideias, à custa da intensificação e abuso do trabalho forçado dos indígenas (Neto 2003: 124) e da repressão antinativista e antinacionalista (Rosas 2018: 73-85).

19 No I GP de Angola participaram pilotos de Angola, Portugal e Moçambique, dos Congos Belga e Francês e da África do Sul. Se no II GP de Angola (1958) apenas Emil Duray e o conde de Changy davam um ar cosmopolita, no III GP (1959) seis pilotos vinham do estrangeiro, e no VI GP (1963) vieram 10.

etc., na sua maioria utilizando carros próprios para competir. Pedro Queirós Pereira (o ‘PêQuêPê’), era um dos pilotos mais famosos, membro de uma das famílias mais ricas de Portugal, proprietário de um Camaro importado, com o qual corria com o sistema de válvulas alterado²⁰. Para além de uma oficina de reparação para os seus sócios, o ATCA chegou a adquirir veículos mais velozes para que os seus pilotos pudessem ter melhores desempenhos quando competiam com os pilotos internacionais. Além das melhores duplas de pilotos metropolitanos, participou no GP de Angola de 1960 o barão Fritz Huschke von Hanstein, patrão da *écurie* Porsche e embaixador da marca, cuja família havia perdido grande parte das suas propriedades, situadas na então República Democrática Alemã. Quando o piloto não possuía carro próprio, poderia eventualmente contar com um “mecenas”. É assim que, em 1964, seis carros participantes no GP de Angola pertenciam ao Marquês de Montaigne, um deles pilotado pelo “metropolitano” António Peixinho, que substituiu a tenista e pilota francesa Annie de Soisbault, esposa do Marquês, que se sentira indisposta. Para as pessoas do meio automobilístico que vinham de fora, ficava a ideia de que “em Angola havia muito dinheiro”²¹. David Piper, um dos mais populares pilotos britânicos de sempre, equiparava Luanda ao principado do Mónaco: “*Luanda was a wealthy place then, like a small version of Monte Carlo. The Auto Club was almost as lavish as the RAC Club in Pall Mall, all gilt and marble*” (Luanda era então um lugar abastado, como se fosse uma pequena versão de Monte Carlo. O Automóvel Clube era quase tão exuberante quanto o Royal Automobile Club em Pall Mall [Londres], com tudo em dourado e em mármore)²².

Em suma, desde as primeiras edições do GP de Angola que o seu orçamento contemplava a possibilidade de convidar pilotos de nomeada internacional e de custear o transporte dos carros. Uma estratégia que redundava, entre 1960 e 1965, na participação de pilotos com credenciais de Fórmula 1 e na entrada do GP de Angola no calendário anual da FIA. Este pendor internacional foi importante para estimular o automobilismo angolano e simultaneamente divulgar a “Província”, projetando uma imagem de normalidade que fora, a partir de 1961,

20 Entrevista a Hélder de Sousa, realizada em março de 2018, na Lourinhã, Portugal.

21 Entrevista a António Peixinho, realizada em novembro de 2017, em Carcavelos, Portugal.

22 Em Motor Sport archive, consultado em 15 setembro 2018. <https://www.motorsportmagazine.com/archive/article/january-2001/55/ferrari-330p2>.

A sede do Automóvel Clube como ponto de encontro das elites dirigentes era, aliás, uma situação comum a outras latitudes. Basta lembrar o curioso facto do último discurso proferido pelo presidente brasileiro João Goulart antes do golpe militar no Brasil, em 1964, ter sido feito na sede do Automóvel Clube no Rio de Janeiro. Vide também Al Aswany (2016).

contrariada pelos movimentos de libertação nacional. Porém, no seio do ATCA, a estratégia de internacionalização revelar-se-ia demasiado ambiciosa já que novos problemas de ordem financeira levariam à interrupção do GP de Angola entre 1965 e 1969²³. O automobilismo angolano ressurgiria com outra pujança poucos anos depois.

3 Na rota do automobilismo internacional: a economia política dos grandes eventos (1966-1975)

Para percebermos o que se passa no automobilismo angolano entre 1965 a 1975, fase que acolhe uma série de acontecimentos fundamentais na história da modalidade, é conveniente olhar para as transformações da cultura popular urbana angolana da década de 60, mormente para o papel desempenhado pelo automóvel e a sua relação com as noções de liberdade e fuga, estética e culto da velocidade, valores que então se tornaram hegemónicos, da literatura ao cinema, por via da ação dos grandes centros de produção culturais norte-atlânticos²⁴. Este contexto geral relaciona-se com três processos locais que se quer explorar: *a)* A relação entre o desenvolvimento da mecânica de motores de alta cilindrada e o contexto político e económico de Angola; *b)* A criação de rivalidades competitivas a várias escalas no campo automobilístico e industrial e *c)* A (re)inclusão de Angola no mapa das grandes temporadas internacionais do desporto automóvel, consubstanciada pela construção do Autódromo de Luanda e pelas ‘6 horas de Nova Lisboa’, a mais popular das provas. Todos estes pontos convergem num amplo processo de transmutação das lógicas e das estruturas de poder do automobilismo.

A partir de 1966, a economia da colónia apresentou taxas de crescimento sem precedentes (Wheeler 2009: 357). Nesse ano, a Fórmula 1 duplicava a cilindrada dos motores de competição (Santos 2010: 97), e o departamento de desenvolvimento e testes da Porsche criava o 906 (*Carrera 6*), primeiro de uma nova

23 Refira-se também que, em 1964, o Diploma Legislativo n.º 3.450 estabeleceu limites à importação de automóveis para as províncias, em especial de veículos de luxo e de maior cilindrada, o que motivou o recrudescer das tensões (após um período de acalmia depois de fevereiro de 1961) entre as aspirações da elite local e as imposições da metrópole (Bittencourt e Melo 2016: 208-209; 212).

24 O culto da velocidade ficou bem plasmado na era dos *Muscle Cars*, que vinham assim desmentir Roland Barthes (1957: 89) que tinha visto no lançamento do Citroen DS 19, a evidência de que “*one is obviously turning form an alchemy of speed to a relish in driving*” (estamos, obviamente, perante uma mudança de uma alquimia da velocidade para a de um prazer na condução).

geração de carros de competição – o 910, o 908 e o 917. Mário de Araújo “Nicha” Cabral, considerado já em 1960 “o melhor corredor português” pelo jornal *Angola Desportiva*, seria um dos poucos a pilotar todos estes modelos. Em 1969, António da Mota Veiga²⁵, administrador da AUTOCAL, convidou-o para correr com o seu BMW no II Troféu Palanca Negra, fazendo frente ao Alfa Romeu do piloto António Peixinho e da AUTODEL, representante em Angola da marca. Começa aqui, verdadeiramente, a memorável rivalidade entre estas duas empresas/marcas e entre estes dois pilotos. O convite incluiu pagamento com direito a pensão completa em hotel. Na sua biografia, Nicha Cabral questiona-se: “Não sei se ele [Mota Veiga] ganhava dinheiro ou perdia, mas acho que perdia bastante. Para mim foi uma época fantástica. Até 1974 foi uma série de anos de vacas gordas, ainda por cima, num ambiente muito bom”. A memória de um tempo de riqueza desmedida é partilhada por António Peixinho:

Este espírito de competição entre as duas marcas existia essencialmente porque em Angola havia dois meninos ricos – Pinto da Fonseca e Mota Veiga – que queriam puxar os galões e ser conhecidos por estarem nas corridas de automóveis. Como não sabiam guiar, contrataram-nos aos dois²⁶,

ficando a dúvida, presente nas entrelinhas do seu discurso, se é ao aborrecimento burguês que atribui a paternidade da eminente rivalidade que marcaria o automobilismo local.

As estruturas competitivas especializavam-se cada vez mais. A nível organizativo, por exemplo, o Sporting Clube do Huambo abre, em 1970, um curso de comissários desportivos. As marcas das grandes escuderias esmeravam-se como nunca para saírem na frente. Levavam pilotos e mecânicos a ações de formação nos melhores circuitos de treino europeus e enviavam os melhores deles para testarem e escolherem quais os carros que deveriam ser importados. Apesar de certa supremacia daqueles dois pilotos, outras rivalidades apimentaram esta meia dúzia de ‘anos loucos’ do automobilismo angolano. Uma delas, de cariz regional, era a que opunha Luanda a Bengela, sendo última cidade representada em particular por Emílio Marta e a sua escuderia. Esta rivalidade terá tido o seu auge quando Benguela conseguiu inaugurar, com uma diferença de apenas sete dias em relação a Luanda, o primeiro autódromo

25 A Fundação Mota Veiga era um dos principais aglomerados empresariais em termos de capital “angolano”. Além de Angola, detinha participações em empresas da metrópole (Guerra, 1979: 118).

26 Ambas as declarações em Dinis (2001: 168; 163).

de Angola (no dia 21/05/1972). Descontente com a façanha, o ATCA, com sede em Luanda, castigou os pilotos que estiveram na prova simbólica da inauguração do Autódromo de Benguela, interditando-os de participar na inauguração do de Luanda. A escuderia benguelense *Tuku-Tuku* contra-atacou deliberando a “recusa do acesso ao autódromo de Benguela dos senhores: Pinto da Fonseca, António Peixinho, Belmiro Vieira, Marques dos Santos, Carlos Blanco e Teles Tavares”²⁷. Esta contenda transverberaria, para regalo dos adeptos, na grande rivalidade entre Emílio Marta e aqueles dois pilotos.

O desporto moderno é alimentado por rivalidades que assumem diversos significados e se desenvolvem a diferentes escalas. Este foi também o caso do automobilismo em Angola. Além de reivindicar da metrópole “maior respeito às peculiaridades locais” (Bittencourt e Melo 2016: 207; 220), desde cedo o ATCA insinuava a superioridade das suas provas face às do ACP. Ernesto Neves, piloto metropolitano que mais provas e campeonatos venceu entre 1966 e 1973, desqualificou as competições angolanas, dizendo que gostaria de ir a Angola, mas apenas de férias, “não como corredor, porque acho que aquilo está feito um autêntico asilo para corredores que por cá já estão um pouco ultrapassados ...”²⁸.

Com as iniciativas autónomas dos clubes locais e com a estabilização das corridas integradas nas festas oficiais das cidades evidenciava-se, pelo seu prestígio, a “Série Internacional” de Angola – um conjunto de corridas que integrava as “2 Horas de Luanda”, os “500 km de Benguela” e as “6 Horas de Nova Lisboa”. António Peixinho explicou o interesse, comum ao ATCA e a vários organismos do automobilismo local, na criação das maiores provas e dos grandes cartazes:

Naquele tempo havia a guerra colonial e [os circuitos internacionais] eram o melhor cartaz para a divulgação do bom relacionamento entre pretos e brancos. Quando nós fazíamos as coisas internacionais tínhamos apoios de vária ordem, quer de instituições oficiais, quer de algumas particulares: cafés de Angola, a TAP e outras empresas envolvidas com os transportes ou com os barcos, etc. O CITA (Centro de Informação e Turismo de Angola) apoiou na comemoração do jantar de inauguração do autódromo, que aconteceu na ponta da ilha, com pescadores a fingir que pescavam os peixes para os convidados que estavam sentados na areia em cubatas. (...) Até um leopardo domesticado tínhamos para ser mais África! (...) De resto, não. Era tudo de iniciativas privadas²⁹.

27 Jornal *A Palavra*, 16 junho 1972, n.º 115.

28 Revista *Noite e Dia*, 24 junho 1970, n.º 204: 15.

29 Entrevista a António Peixinho.

A ligação entre os grandes eventos desportivos e a promoção turística de um país que se empenhava em justificar ou disfarçar a “guerra colonial” vislumbra-se aqui na exploração do exotismo africano. Identificado por um olhar europeu, ela podia ser observada nas imagens dos carros de alta cilindrada envoltas em palmeiras e de outros elementos do imaginário tropical, mas também na encenação dos hábitos piscatórios dos axiluan³⁰, “figuras decorativas da cidade”³¹ e, desta feita, de uma festa automobilística à qual comparecem para serem admirados por uma elite cidadina branca. Este simulacro revela o contínuo empenho institucional na representação (e produção do conhecimento) sobre o “Outro”, o “africano genuíno”, ainda sob um viés eurocêntrico de exploração das suas propriedades “exóticas”. É sob este ponto de vista, num contexto de exploração das “propriedades locais”, que se percebe a contratação de Ayrton “Lolô” Cornelsen, o arquiteto brasileiro que projetou o autódromo de Luanda, para ser o desenhador de “tribos indígenas tradicionais” visitadas no âmbito de pesquisas etnológicas realizadas em vários países africanos. Função esta, segundo o próprio, a pedido do governador-geral Rebocho Vaz³².

Apesar de cada vez mais nas mãos dos novos empresários e assalariados da iniciativa privada, o automobilismo angolano continuou pontualmente a pautar-se pela cooperação com as altas esferas do governo. Para uns o interesse comercial, para outros o aproveitamento político.

3.1 *Autódromo de Luanda e as 6 Horas de Nova Lisboa*

Lolô Cornelsen, aconselhado a sair do Brasil depois do golpe militar, era já um engenheiro e arquiteto modernista com vasta experiência na projeção de recintos desportivos e de autódromos quando foi contratado pela empresária Fernanda Pires da Silva para projetar o novo circuito do Autódromo do Estoril. Estava em Portugal quando, em 1970, se cruzou com António Peixinho, nessa altura desapontado com a interdição das corridas em Luanda por causa do aparatoso e mortal acidente de “Janita” Vilar, em dezembro de 1969, no circuito da Palanca Negra. Peixinho recorda:

Convidei-o a vir a Angola. Sem aviso prévio, dirigimo-nos ao escritório e apresento-o ao Pinto da Fonseca que me olha de soslaio e começamos a debater o assunto. Apresentámos a ideia do autódromo ao Governador

30 Nome dado aos naturais da Ilha de Luanda (ilha do Cabo) ou do Mussulo.

31 J. Bettencourt (1965: 117).

32 Entrevista a Ayrton ‘Lolô’ Cornelsen, realizada em novembro de 2016, em Curitiba.

Geral que gostou e prometeu ajudar. Igual resposta tivemos de todos os organismos a quem batemos à porta³³.

Assim começou a obra, inaugurada a 28 de maio de 1972, data do aniversário do golpe militar de 1926. Contrariamente às expectativas iniciais, seria na colónia e não na metrópole que Portugal teria o seu primeiro e moderno autódromo nacional, facto que terá contribuído para o rompimento da ligação de Lolô com a Grão-Pará/Autodril, responsáveis pela construção do autódromo do Estoril³⁴.

Quando se encontrava nas 9 Horas de Joanesburgo, Peixinho interpelou Emerson Fittipaldi, que acabara de ganhar o GP da África do Sul, para ir visitar a nova obra. Dias depois, a impressão do piloto brasileiro não podia ser melhor: “Estoril não tão bom como Luanda”³⁵ ou “será, se tudo se concretizar, o melhor do mundo” fizeram manchetes e furor³⁶. Ao mesmo tempo, o piloto Nicha Cabral, com contactos por todo o mundo, foi encarregado de convidar jornalistas conceituados para a inauguração, que teceram elogios de idêntico gabarito³⁷.

Peixinho e Lolô, ainda assim, estavam convictos de que o autódromo seria um empreendimento financeiramente inviável. Para Peixinho, o segredo “era fazer um casino no autódromo de Luanda”:

Propôs-se um plano de autofinanciamento que aproveitaria as qualidades de um complexo turístico, a ser implantado, com a finalidade de atrair os milhares de forasteiros das vizinhas Repúblicas do Congo, Rodésia, África do Sul e dos próprios angolanos³⁸.

33 Em texto cedido por António Peixinho.

34 *Portal Lolô*, consultado em 15 setembro 2018. <http://www.lolocornelsen.com.br>. Note-se que, numa primeira fase (1962-1972), parte do percurso do autódromo de Lourenço Marques fazia parte de uma via pública.

35 *Equipa* – revista de desportos mecânicos, 15 de maio de 1972, n.º 1.

36 Blanco, Carlos. “Fittipaldi esteve no autódromo de Luanda”, jornal *A Palavra*, 10 março 1972.

37 “O exemplo vem de Angola”, Phillippe de Barsey no jornal *L'Echo de la Bourse*. Em *Portal Lolô* (*ibid.*). Serve esta nota também para assinalar o facto de ‘Nicha’, com a ajuda de Bernard Cahier (jornal *L'Équipe*), ter levado dois jornalistas franceses numa volta de avião com o objetivo de desmentir a “contrainformação de esquerda” que afirmava haver, em determinadas zonas, escolas e hospitais criados pelos movimentos de libertação (Dinis 2001: 126).

38 O complexo multifunções do autódromo era explorado pela Autodel e contemplava, campos desportivos e de lazer, um conjunto turístico com 700 “bungalows”; integraria também um casino. Em *Portal Lolô* (*ibid.*); e em Programa *Rotações*, consultado em 15 setembro 2018. <https://www.youtube.com/watch?v=Q3MVh75rWcA>.

Nada seria deixado ao acaso. Até o edifício da churrasqueira, entre revestimentos de azulejos e uma coberta de colmo das malocas regionais indígenas, apresentar-se-ia como uma síntese arquitetônica da tradição portuguesa e africana. Poucos bungalows estavam de pé em novembro de 1975 e quase tudo não saiu do papel ou das ideias. Para rentabilizar o projeto, pensou-se incluir as principais provas portuguesas numa grande competição que incluiria vários territórios de África. Como referiu Peixinho: “Começava-se a temporada em Vila Real, Vila do Conde, Estoril, depois Luanda, África do Sul, integrado na *Springbok Series*, e depois Moçambique” (Dinis 2010: 178). Lolô e Peixinho estavam longe de se constituírem como os agentes programáticos da *lusotopia* de um império colonial sem fronteiras (a pátria como um *país grande*)³⁹ materializado num campeonato intercontinental de corridas de velocidade⁴⁰. No entanto, os seus interesses profissionais achar-se-iam, neste aspeto, em estreita sintonia com os interesses da economia política que o projeto colonial português tinha para o desporto da nação imperial.

O circuito que mais popularidade alcançou em Angola foi, contudo, as seis horas de corridas pelas ruas do Huambo (Nova Lisboa). A interdição das provas em Luanda acabou por beneficiar a cidade que, pelo menos uma vez por ano, seria o centro das atenções da colónia, e cuja corrida é recordada como a predileta de pilotos e aficionados que chegavam de toda a parte.

Organizada pelo Sporting Clube do Huambo, persistiu, primeiro, pela ação do dirigente Fernando Mira Godinho e consagrou-se, após as ‘6 Horas’ de 1970, sob a direção de Armando de Lacerda⁴¹. Finalmente, em 1972, a prova passou a contar para a classificação “internacional livre” da FIA. Foi um percurso em que a organização se viu confrontada com uma série de problemas, entre os quais uma reivindicação do ATCA, que argumentava estar reservada a Luanda, capital da Província, a prova com designação de Grande Prémio; a prova foi

39 Ideologia que reverberava na produção da ‘literatura de viagens’: “A epopeia lusa de Quinhentos vive-se nos próprios locais onde foi vivida, acompanha o visitante, pode dizer-se, de um extremo ao outro do país [da África do Sul], quer no litoral quer no interior. (...) Bartolomeu Dias e Vasco da Gama estão sempre presentes” (Callixto 1972: 6).

40 António Peixinho, em entrevista ao autor, mostrou-se crítico da gesta dos ‘Descobrimentos’ como sustentáculo de uma (falaciosa) grandiosidade da pátria portuguesa. Por sua vez, Lolô Cornelsen, que tinha ido representar o Brasil a Moscovo no V Congresso Internacional de Arquitetos, a pedido do amigo e presidente Juscelino Kubitschek, era visto, segundo depoimento do próprio, como ‘vermelho’ pela ditadura militar brasileira.

41 Ambos referenciados pela PIDE. O primeiro como “separatista” (ANTT, PIDE/DGS Nova Lisboa, PI, UI:1584, Ofício 90/68-SR-1ª de 31.3.1968); o segundo como antigo aderente do Movimento de Unidade Democrática (MUD), na metrópole. Em Angola, empregado de escritório na indústria mecânica, Lacerda continuava também ligado ao teatro. Blogue *Voando no Tempo*, consultado em 15 setembro 2018. <http://voandonotempoblogspotcom>.

avante com sucesso e, segundo Armando de Lacerda, seria rotulada pelo jornal *L'Equipe* como o “Monte Carlo africano”.

4 Das escuderias aos pilotos – a sobrevivência do *sportsman* entre operários, funcionários e empresários

De um novo desporto dependente da influência de aristocratas e da elite dirigente colonial, o automobilismo angolano transformou-se num desporto descentralizado, dinamizado pela conjugação de crescentes interesses desportivos e comerciais, de assinalável projeção continental e internacional. Neste período posterior, a maioria dos pilotos tinha de recorrer às marcas e aos patrocinadores para poder competir.

De entre os patrocinadores, a *Ford* angolana, a Cuca (da cervejeira do industrial Manuel Vinhas, que partira para Angola nos anos 50), empresas ligadas à produção de café, a Petrangol, o Banco Comercial de Angola e a Casa Americana (pertencente à SACMA e a outras empresas do capitalismo português metropolitano) foram alguns dos que mais se evidenciaram. A constituição de equipas e escuderias facilitou a vida aos pilotos. É desse modo que o jornalista Hélder de Sousa, juntamente com alguns amigos e colegas, criou, por volta de 1965/66, um “grupo de entusiastas” intitulado *Écurie Palanca Negra*. Pouco tempo depois, essa *Écurie* seria dirigida por António Pinto da Fonseca e Rui Gonzaga Martins, da AUTODEL, empresa criada para promover o investimento do Autódromo, ligada à Socoína, representante da Alfa Romeu, e também pelo piloto António Peixinho, que seria o coordenador da escuderia e mais tarde promovido a diretor de corridas do novo Autódromo de Luanda, do qual fora o ideólogo.

António Peixinho conheceu Angola algum tempo depois da sua estreia no desporto automóvel no início da década de 60. Depois de muito boas prestações em corridas de velocidade na metrópole, e com muitos ralis pelo meio, foi convidado em 1969 para integrar a nova equipa de competição da Alfa Romeu, em Luanda. Além de Peixinho, foi ainda atraído para competir em Angola Nicha Cabral e, como convidado, Carlos Santos, dois dos mais bem cotados pilotos nacionais. Formou-se, então, a propalada rivalidade entre Peixinho (Alfa Romeu) e Nicha (BMW) e que durou até 1972, altura em que o esforço de outras marcas e escuderias se fez mais sentir: o *Team LIS* (depois, *ETA-MOCAR*), pertencente à MOCAR, representante da Lotus e importador dos *Capri*; o *Team Motorang* (sucursal da) – *Casa Americana* (importadora da Chevrolet), representantes respetivos da Opel e da General Motors em Angola; o *Team Robert Hudson* (importadora da Ford) que se constituía apenas para as séries

internacionais. Grandes escuderias (*Tuku-Tuku*, de Benguela) ou mais pequenas (*MOTORIGE*, em Carmona) surgiriam também, a par de novas rivalidades, noutros pontos de Angola.

Nesta nova estrutura coabitavam novas e velhas hierarquias. Entre os nomes sonantes dos principais *Teams* e alguns destacados “*freelancers*” com capacidade financeira para adquirirem melhores carros, um punhado de pilotos acabavam normalmente por serem os mais bem equipados. Apesar disso, outros talentos, socialmente menos privilegiados, desafiavam esse poderio. Médicos, engenheiros, arquitetos, jornalistas, radialistas, mecânicos, são algumas das profissões dos pilotos de competição do automobilismo angolano neste período.

Hélder de Sousa que, em Angola, trabalhava na imprensa dedicada ao desporto automóvel, entrou no mundo da competição quando adquiriu um Fiat Abarth 1000 TC “em troca um *Triumph TR3* lindo, com rodas raiadas e aperto de borboleta central”;

a nível de Angola, começávamos como Iniciados. Comecei com o Fiat. E todos os outros, com um carro comprado ou da mãe ou do pai, começavam por aí. Daí passávamos a consagrados. E conforme os resultados e estilo de cada um, as equipas que se iam constituindo iam buscar os pilotos que mais lhes agradassem. Éramos uns sete ou oito carros, uma espécie de cooperativa. O [Henrique] Cardão angariava a publicidade para os carros todos. Punha-se uns autocolantes e o bolo da publicidade pagava as despesas das nossas deslocações. Depois passei ser patrocinado pela Sacor e estava mais independente⁴².

Um dos principais investidores do automobilismo também na metrópole era o grupo SACOR-CIDLA, compartilhado pelo grupo Espírito Santo, pela Fundação Calouste Gulbenkian, pelo Estado português e que detinha metade do capital da Petrangol⁴³.

Entretanto, nesta evolução, Hélder de Sousa passa a liderar a equipa *Motorang*, novamente com Henrique Cardão e com quem vence a classificação em Turismos nas 6 horas de Nova Lisboa de 1973. Cardão era normalmente representado pela Casa Americana, de Luanda, empresa onde trabalhava desde jovem, depois do falecimento do pai; “à parte desta atividade era o melhor

42 Da entrevista feita a Hélder de Sousa e no sítio *Jornal dos Clássicos*, consultado em 15 setembro 2018. <http://www.jornaldosclassicos.com/2016/11/06/helder-de-sousa-jornalista-e-piloto-com-angola-no-coracao/>.

43 Em parceria com a Petrafina, filial da belga FINA (Guerra 1979: 47).

vendedor de automóveis da cidade”⁴⁴ e fazia ainda trabalhos jornalísticos sobre o automobilismo. Cardão estreia-se nas corridas em 1965 com um *Triumph*, mas seria pelo seu *Camaro Z28* que ficaria mais conhecido. A Casa Americana era a representante em Luanda deste modelo desportivo.

Um dos mais badalados pilotos angolanos foi Emílio Marta, de Benguela. Personificava a figura do empresário local que durante o final da década de sessenta promovia vigorosamente o automobilismo. Foi um dos fundadores do clube *Tuku-Tuku* e do *Team Irmãos Unidos*, onde pontificavam alguns dos melhores carros de corrida de Angola, entre os quais o seu Ford GT40, um ‘supercarro’ concebido para vencer as *24 Heures du Mans* e quebrar o domínio da Ferrari. Tinha sido adquirido por 500 contos⁴⁵ ao piloto angolano Ferreira Pires, da cidade do Uíge (ex-Carmona), um instrutor de condução e a grande aposta da elite dirigente e comercial do Uíge, região muito próspera nos anos 70, devido às plantações de café, para os representar na pista.

Outro piloto ‘local’ que investia diretamente para correr era Diamantino Cunha⁴⁶, que chegara a Angola com três anos. Diretor de uma empresa ligada ao negócio fundiário, as comissões de vendas permitiram-lhe correr por oito marcas distintas. A independência financeira de Diamantino possibilitar-lhe-ia também apoiar alguns jovens que tentavam vingar na dura competição. Santos Pêras, um conceituado mecânico mestiço, conduziu vários dos seus carros. Destacado piloto de karts e de motos, despertou a atenção da equipa de Peixinho que assim o convidou para ser um dos pilotos da Alfa Romeo. Pêras continuou a singrar no mundo das 4 rodas, sagrando-se mesmo vencedor em algumas das maiores provas no período pré-independência.

4.1 *Um desporto para homens brancos*

Excetuando Emmanuel Silou, piloto do Congo que terá participado no III *Rallye Léo éo – Luanda – Matadi – Léo*, de 1960, e Jaime do Carmo Guinapo (vencedor da prova de iniciados, em junho de 1974, em Luanda), Santos Pêras terá sido o único piloto não branco da história do automobilismo angolano pré-independência. Apesar de, com o tempo, a origem de classe dos pilotos se ter tornado mais diversa tratava-se de um desporto elitista e “fechado”, nas palavras de Diamantino Cunha⁴⁷. O acesso restrito, desde logo decorrente da exigência de avultados recursos materiais, eximia a sua elite de grandes preocupações sobre a integração de negros. Ao contrário de outras modalidades,

44 Entrevista a Hélder de Sousa.

45 *Jornal Noite e Dia*, 29 julho 1970, 157: 16.

46 Nome fictício.

47 Entrevista a Diamantino Cunha, em julho de 2016, em Lisboa.

em que a exclusividade masculina branca denotaria uma segregação racial, no automobilismo angolano a desigualdade era prontamente justificada pelas desigualdades socioeconômicas inerentes à sociedade local, aspeto que inibiria os angolanos negros de nela participarem. Assim sendo, dependendo de quem discursa, ou Santos Pêras era a exceção que confirmava a regra, ou a exceção que reafirmava o “modo português de estar no mundo”⁴⁸, que não se revia no *apartheid* do vizinho sul-africano.

Na verdade, até à cessação do “Estatuto do Indigenato”, em 1961, a propriedade automóvel e a própria carta de condução eram interditas aos ditos “indígenas”. A mudança da lei, diga-se, não simbolizou o erradicar da discriminação racial. A ausência generalizada de taxistas negros até 1975 faz disso prova. Ao nível institucional mudaram, sim, os princípios orientadores da (re)produção do olhar sobre o outro⁴⁹. No dia da abertura de portas do novo autódromo de Luanda, os altos responsáveis tiveram a ideia de preencher as bancadas com angolanos de todas as cores e condições: “a partir daí organizávamos uma ‘ponte’ de machimbombos que partiam de 5 em 5 minutos da marginal. – Patrão, não temos ‘angorares’. – Vai, entras de borla”⁵⁰.

O ‘problema’ da invisibilidade do negro (re)aparece assim do lado da banca. No abundante espólio que constitui o conjunto das fotografias das corridas encontrado nos jornais de ontem e na internet de hoje, mesmo na assistência, os brancos aparecem quase sempre em maioria (por vezes, absoluta). Os preços para um lugar nas bancadas de uma prova como o GP não eram propriamente acessíveis. Mas a verdade é que muitos africanos, negros e mestiços, também seguiam atentamente os seus ídolos da velocidade: “O Santos Pêras, na ovação que recebia na volta do treino, já tinha ganho a corrida!...”, recorda o músico Dom Caetano. À época radicado em Luanda, conheceu Emílio Marta nas 6H de Nova Lisboa numa viagem que fez com o seu pai e o patrão deste, o qual tinha oferecido alguns bilhetes “àqueles operários destacados, ou já gerentes ou bem colocados”.⁵¹

48 Cf. C. Castelo (1998).

49 Essa mudança no olhar está bem patenteada no filme *Luanda e a sua gente* (1973), de João Mendes, e nas *Actualidades de Angola* (*ibid.*).

50 Angolares foi, durante vários anos, o nome da moeda oficiais de Angola. Peixinho afirma que esta iniciativa se repetiu noutras competições aí realizadas. Da entrevista e de um texto cedido por António Peixinho em novembro de 2017.

51 Entrevista a Dom Caetano, realizada em fevereiro de 2012, em Luanda. Esta é uma reflexão incompleta. O automobilismo angolano é também uma história que fica por contar do ponto de vista da mulher e do negro, seja ele do de Santo Pêras, seja do da maioria dos angolanos.

A questão da sub-representação estendia-se também às mulheres, grandemente ausentes nas pistas, o que não sucedia na prática de outros desportos. O apelo à participação feminina foi bastante incentivado não só pelo ATCA, mas também, através do seu jornal, por Iolanda Balboa na coluna “A mulher ao volante” (Bittencourt e Melo 2016: 203), e ainda, mais tarde, por António Peixinho, que organizava aulas e corridas no autódromo. Ele que inclusive partilhara o seu Alfa 33 com a pilota belga Christine Beckers, nas 6 horas de Nova Lisboa de 1971. Nesse ano, o 1 Circuito Feminino terá sido a primeira prova de velocidade oficial unicamente para senhoras. Apesar deste protagonismo feminino, fora ao “cockpit” as mulheres serviam de ornamento ao espetáculo desportivo masculino, visível, ontem como hoje, na animação coreografada da pista antes do tiro de partida da corrida, e também na atenção privilegiada dada à jovem espectadora feminina pela lente dos fotógrafos e documentaristas que cobriam estes eventos.

4.2 *Sportsman ... ma non troppo*

O automobilismo mundial nasceu de mão dada com praticantes aristocráticos. Meio século depois, e dentro do ecletismo classista do automobilismo português, a aristocracia continuava a elegê-lo como um dos seus desportos. A distinção social do meio automobilístico foi-se assim conservando através de pequenos mecanismos de controlo – de conduta e de linguagem.

Os termos “volante”, existente desde os anos vinte para designar o piloto, ou “distinto *sportsman*”, assinalando a origem aristocrática ou alguém detentor de consideráveis meios de fortuna, eram ainda utilizados na imprensa desportiva angolana dos anos 60.⁵² O uso de estrangeirismos era partilhado por praticantes e adeptos. Desde o termo “*Touring*” que se manteve desde 1930 na designação do Automóvel e *Touring* Clube de Angola, até aos “*Teams*” e “*Écuries*”. Fernando Barbosa recorda que

inicialmente, além de “Táki-Talá”, após-se também o [nome] de “escuderia automóvel do Huambo”, mas isso não foi aceite porque escuderia não é considerada uma palavra portuguesa, motivo por que tivemos de arranjar um outro nome⁵³.

52 Um resumo da evolução dos termos é descrito no blogue A Viagem dos Argonautas. Consultado em 15 setembro 2018. <https://aviagemdosargonautas.net/2014/01/31/dia-do-porto-por-antonio-pinto-mesquita/>.

53 Jornal *A Palavra*, 19 maio 1972, 111.

Esta emulação idiomática é demais elucidativa da vontade da burguesia local de se irmanar com os grandes centros culturais e linguísticos da Europa⁵⁴. A associação da modalidade à ideia dos valores amadores que o “*sportsman*” encerrava nunca cessou completamente. Em 1972, o programa Submarino Amarelo da Emissora Oficial de Angola organizou a entrega do prémio “*Gentleman-72*” destinado a

distinguir o automobilista que, correndo em Angola, sendo natural desta província ou aqui radicado, participe em provas fora das nossas fronteiras e que mais se haja destacado pelas suas qualidades de altruísmo, dotes de carácter, afabilidade, espírito desportivo, correção, cavalheirismo e apresentação nas pistas de competição⁵⁵.

Nicha Cabral foi, provavelmente, o primeiro dos profissionais e o último dos “*sportsmen*” do automobilismo nacional. Diz que nunca levou a Fórmula 1 a sério⁵⁶ mas, em Angola, era dos únicos que ganhava a vida apenas com as competições. A sua trajetória, a par da dos outros pilotos, ajuda-nos a entender as tensões e transformações dos poderes dominantes no automobilismo angolano. No prefácio da sua biografia (Dinis 2011), Bernard Cahier, retratou Nicha como alguém que “soube trazer para este desporto cruel e tão difícil, uma categoria e um *panache* extraordinários, que já não existem hoje em dia – um grande “*gentleman*”, com uma classe inigualável. É um músico maravilhoso, toca piano e violino, um verdadeiro artista em todas as áreas”. Natural do Porto, Nicha era descendente de uma família nobre (o avô paterno foi o primeiro conde de Vizela) em que pai e tio sempre colecionaram carros potentes. Cresceu e viveu num meio em que o automobilismo era visto como um passatempo de ricos que, para além de se poderem desafiar a si mesmos, ornamentava os seus estilos de vida e ócios dispendiosos. Com efeito, Nicha ressurgiu em Angola num contexto em que coexistiam vários tipos de pilotos: para “diletantes”, “*gentlemen*” que preservavam o espírito amador e amadores que aspiravam a profissionais; assalariados e empresários, alguns deles de gabarito internacional.

54 Se nestas décadas a supremacia da língua francesa ainda se fazia sentir na cultura portuguesa, a Grã-Bretanha continuava a ser um dos modelos das classes dominantes de Portugal (Barbeitos 2011: 455).

55 Faziam parte do júri, um representante do ATCA e jornalistas da imprensa e rádio. Em ANTT PIDE/DGS, SR:116, CITA, “Recortes da imprensa de Angola”, 1972/Out-1972/Dez, MU/GM/GNP/116/Pt.4.

56 Foi o primeiro português a pilotar na F1. Em “Nicha Cabral. ‘Nunca levei a F1 a sério. Não tinha manager, só uns amigos e tal’”, Entrevista ao jornal *i*, 17 março 2012, consultado em 15 setembro 2018. <https://ionline.sapo.pt/460225>.

Homens como António Peixinho, piloto e empresário, e Nicha Cabral, piloto de rebeldia aristocrata, entre outros ícones deste desporto em Angola, foram beneficiados pelos dois principais dínamos que ajudaram a estruturar o campo automobilístico: a ampliação e democratização dos dispositivos de acesso a uma cultura popular de que o automóvel desportivo participava; e as dinâmicas geradas pela entrada de novos atores – o empresário, o empreendedor ligado às novas profissões – na luta pelo controlo e autonomia no dirigismo automobilístico angolano.

A entrada do ídolo, do carro desportivo e da velocidade (como fonte de *libertação* e principalmente de lucros) nas sociedades colonial e metropolitana, efetivada por via de uma intensificação dos dispositivos mediáticos e materiais de uma cultura popular e urbana em ascensão, forçou o piloto aristocrata a ceder o *cockpit*, ao piloto semiprofissional⁵⁷. Para esta evolução, o investimento dos empresários e investidores locais foi fundamental. O aristocrata foi também ultrapassado pelo pequeno burguês comercial e industrial em ascensão que podia correr como e quando bem lhe apetecesse, como era o caso de Diamantino Cunha. Tudo isto não sucedeu sem conflitos e atritos. Nos últimos anos do período de ouro do automobilismo angolano, o mecânico e o empreendedor (i.e., de Santos Pêras a António Peixinho, passando por Henrique Cardão e Helder de Sousa) conseguiram esbater as diferenças entre si (e também entre eles e Nicha Cabral). Olhando para este panorama da primeira metade da década de 70, poder-se-ia, na senda de Rendall (1991, *apud* Adair 1998: 124), avistar de perto a chegada dos “*gentlemen professionals*”, isto é, “*gentlemen drivers*”⁵⁸ que dependiam das corridas para viver (ainda que com diferenças entre eles). O automobilismo angolano no tempo colonial é, portanto, uma história da viagem de *gentlemen drivers* a caminho de se tornarem “*gentlemen professionals*”, seguidos por assalariados da classe média,” mais ou menos ligados ao ramo, com pedalada para se juntarem à caravana. A popularização do automobilismo foi causa e consequência desta transformação na esfera da cultura urbana e na esfera comercial. Ambicionava-se coisas novas: ganhar ao domingo, para vender na segunda. Da mesma forma que os pilotos trocavam de carros entre si e se revezavam nas duplas de pilotagem, transmitiam novas ideias, estabeleciam redes de contactos e espaços de negociação outrora vedados; abriram ainda espaço(s) para alguns “*outsiders*”. Uma e outra coisa

57 Este processo caracterizou a evolução da modalidade, noutros contextos, desde o princípio do século. Cf. D. Adair (1998).

58 “*Gentlemen Drivers*” competiam tanto pelo prémio de corrida como por prazer; podiam ainda assim ser considerados amadores porque competiam mais como entusiastas, em *part-time*, do que como assalariados profissionais a tempo inteiro. Em D. Adair (*ibid.*).

contribuíram inexoravelmente para a qualidade do espetáculo. É preciso cautela ao querer ver nesta transformação uma democratização da modalidade, ou um profissionalismo nos termos com que pensamos nele a partir dos anos 80. Mas talvez não estivéssemos muito longe, à medida que nos aproximávamos do final deste período, de descortinar um campo animado por lutas entre classes (e não apenas frações de classes). No último número da revista *Equipa*, em outubro de 1974, porventura animado pelos novos ventos que sopravam, o piloto Hélder de Sousa ansiava por mudanças naquela direção:

O automobilismo, não obstante ser um espetáculo de massas, é considerado por muitos setores como alienatório. (...) Mal dirigido, pouco sustentado economicamente, tornou-se viável a prática de uma modalidade considerada “para ricos”. O curioso é que a maioria dos praticantes está fora deste escalão, se olharmos à elevada percentagem de indivíduos de classe média habitualmente inscritos nas provas dos nossos calendários. Por outro lado, o automóvel tornou-se um instrumento de trabalho e de prazer para muitos angolanos por via das “facilidades de pagamento”. (...) Escusado será frisar o facto de o ATCA estar completamente ultrapassado para a orientação desta modalidade dinâmica e, diga-se, tão popular em Angola. Acreditamos que é possível praticar-se automobilismo em Angola em moldes acessíveis aos que querem fazê-lo. Estaremos nós a falar da democratização do automóvel desportivo? Até estamos.

5 Conclusões

Os processos conflituais classistas e político-ideológicos no campo automobilístico angolano foram, à guisa de conclusão, articulados com os processos de reconstrução e (re)imaginação da nação. O automobilismo angolano ajudou a reproduzir um discurso sobre a nação compaginável com o que era veiculado pelo governo, embora permeado por tensões ideológicas. A formação do campo automobilístico foi acompanhado pela vitalização de um mercado desportivo onde os maiores investidores (Socoína [Autodel], Autocal, Moto-rang), ao mesmo tempo que patrocinavam as suas escuderias, publicitavam as suas marcas (Alfa Romeu, BMW, Opel) aludindo às performances tidas em pista; paralelamente, a popularização dos pilotos e da modalidade incentivava os vínculos identitários que ora se articularam com os interesses do governo ora com os interesses autonomistas de uma elite local, para quem a dinâmica automóvel era também uma forma de desenvolver um sentimento local, muito ligado a uma ideia de modernidade colonial angolana.

A associação da ideia de modernidade aos grandes acontecimentos automobilísticos teve aqui um papel preponderante. Distintamente de França, cuja modernização, nesta altura, se esforçava por romper com o passado colonial (Ross 1996) o *páthos* de modernidade que surgia a reboque destes acontecimentos desportivos concorria para a necessidade de aliviar o ostracismo internacional a que o colonialismo tardio português estava votado mas, ao mesmo tempo, projetava da parte dos seus agentes, interesses e representações, nem sempre alinhados, sobre a nação e o seu futuro angolano: uma Angola urbanizada, atraente e não apenas folclórica, certamente, e tão ou mais moderna, próspera e cosmopolita do que a metrópole⁵⁹. Para alguns, a independência daria apenas azo à consolidação desse estatuto, tanto é que as maiores provas “provinciais” continuaram a realizar-se até muito perto dessa data.

O mosaico social que caracterizava o automobilismo angolano, entre 1966 e 1975, não era tão restrito quando comparado com a fase antecedente, entre 1957 e 1965. O perfil dos principais pilotos do automobilismo angolano tornou-se, a partir de meados dos anos sessenta, mais abrangente em termos classistas e culturais. Esta diferença é marcada por uma descontinuidade, traduzida na secundarização do papel de organismos como a Mocidade Portuguesa e o ATCA na organização das provas. A crescente competitividade proporcionada pela revalorização da vitória num espectáculo cada vez mais massificado, meio de afirmação das marcas automóveis e dos respetivos projetos, implicou a promoção dos melhores pilotos, que, a partir das suas escuderias, animavam as rivalidades locais; a vinda de alguns dos melhores pilotos da metrópole e dos melhores bólides europeus, aliada ao sentimento de angolanidade da elite local alimentou a criação de um “*star system*” de pilotos cujos feitos acabariam justamente por nutrir e difundir esse mesmo sentimento. Foi também fundamental nesse processo, a internacionalização do automobilismo angolano. Pilotos e marcas estrangeiras traziam consigo a modernidade dos centros europeus, mas também um turismo de luxo, e Angola oferecia-lhes recursos paisagísticos desconhecidos nesses centros⁶⁰. Pilotos ingleses, holandeses e belgas, mas também oriundos da África do Sul e mesmo dos Congos. Para

59 Não obstante, era na prática uma modernidade e um cosmopolitismo ainda construídos sob latentes desigualdades raciais e de género. Na linha de K. Ross (1996) ou de T. Barlow (1997), sugere-se olhar para a modernidade (colonial e metropolitana) como um processo formado na e através da relação colonial.

60 Neste aspeto, não deixa de ser curioso como o *Outrun*, um dos mais famosos jogos de corridas para arcádia de sempre, tem como objetivo uma corrida em velocidade feita num descapotável vermelho apenas rodeado de asfalto, mar e palmeiras.

alguns destes pilotos, era relevante regressar a uma ordem colonial que haviam perdido⁶¹.

Naquele que já era praticamente o último império europeu “intacto” em África, a construção do autódromo de Luanda simbolizava o poder desta elite local e também o seu interesse em permanecer em Angola. Pilotos, jornalistas, arquitetos e grandes investidores, prosseguiram também um interesse específico em tornar o automobilismo angolano cada vez mais profissional. Planeava-se integrá-lo não apenas no calendário da Fórmula 1, mas como elo de uma vasta rede de provas que ia de Portugal até Moçambique passando pela África do Sul – um azimute que tinha precisamente no autódromo a pedra angular de um projeto turístico de grande envergadura. As autoridades governamentais da “Província” viam nestes projetos a oportunidade de continuar a celebrar a ideia de um império unido e integrado. Em pouco tempo os sonhos de uns e de outros dissipar-se-iam por completo.

Referências bibliográficas

- Adair, D. 1998, “Spectacles of Speed and Endurance: The Formative Years of Motor Racing in Europe”, in L. Holden, D. Thoms, and T. Claydon eds., *The Motor Car and Popular Culture in the 20th Century*, Aldershot, Ashgate: 120-134.
- Barbeitos, A. 2011, *Angola-Portugal – representações de si e de outrem ou o jogo equívoco das identidades*, Luanda, Edições kilombelombe.
- Al Aswany, A. 2016, *An Automobile Club in Egypt*, Vintage, Reprint edition.
- Barlow, T. 1997, *Formations of Colonial Modernity in East Asia*, Durham, Duke University Press.
- Barthes, R. 1991 [1957], *Mythologies*, New York, The Noonday Press.
- Bettencourt, J. 1965, “Subsídio para o Estudo Sociológico da População de Luanda”, *Boletim do Instituto de Investigação Científica de Angola*, 2 (1): 83-130.

61 Num artigo sobre o GP de Angola de 1960, o ex-piloto britânico Jack Fairman relata que numa escala em Léopoldville, capital da recém-independente República do Congo, soldados brindaram a sua equipa com canos de metralhadoras encostadas aos umbigos até que apresentassem os papéis necessários. De seguida, desabafa: “A diferença (em relação aos congoleses) no pessoal nativo, de cor, foi notável. Depois de uma estadia de sete dias, uma pessoa não fica, obviamente, qualificada para comentar a política interna de um país, mas de facto parece que os portugueses, que têm ‘gerido’ Angola por cerca de 400 anos, têm a resposta.” “Tradução livre do original em Fairman, J. 1960, “The Angola Grand Prix – Round the House Circuit Makes Monaco look like a Kindergarten Event”, *AutoSport*, 7 outubro 1960, consultado em 15 setembro 2018. <http://cars-vice.blogspot.com/2009/08/do-gpa-1960.html>”.

- Bittencourt, M. and Melo, V. 2016, “Esporte, economia e política: o automobilismo em Angola (1957-1975)”, *Topoi*, 17 (32): 196-222, consultado em 15 setembro 2018. <http://dx.doi.org/10.1590/2237-101X0173211>, ISSN 1518-3319.
- Callixto, V. 1972, *Viagem transafricana – Angola – Moçambique em automóvel*, edição do autor, Lisboa.
- Castelo, C. 1998, “*O modo português de estar no mundo*” – o luso-tropicalismo e a ideologia colonial portuguesa 1933-1961, Porto, Afrontamento.
- Dine, P. and Rey, D. 2012, “Le football en Guerre d’Algérie”, *Matériaux pour l’histoire de notre temps*, 106: 27-32.
- Dinis, A. 2001, *NICHA – Mário de Araújo Cabral*, Algés, Talento edições.
- Domingos, N. 2015, *As linguagens do futebol em Moçambique. Colonialismo e cultura popular*, Rio de Janeiro, 7 Letras.
- Elias, N. and Dunning, E. 1994 [1986], *Sport et civilisation – la violence maîtrisée*, Fayard.
- Freudenthal, A. 2000, “Reflexões para um Projecto de História Oral”, in Dias, Jill R., & Cruz, R. Silva eds., *Actas do Seminário Internacional sobre a História de Angola, Construindo o passado angolano: as fontes e a sua interpretação*, 4-9 de agosto de 1997, Luanda-Lisboa: Comissão Nacional para as Comemorações dos Descobrimentos Portugueses.
- Gilroy, P. 2001, “Driving While Black”, in D. Miller ed., *Car cultures*, Berg Publishers: 81-104.
- Guerra, H. 1979, *Angola – Estrutura Económica e Classes sociais – os últimos anos do colonialismo português em Angola*, Edições 70, Lisboa.
- Havik, P. J. 2009, “Motor cars and modernity: Pining for progress in Portuguese Guinea, 1915-1945”, in J. B. Gewald et al., *The speed of change: motor vehicles and people in Africa, 1890-2000*, Afrika-Studiecentrum series; 13, 2009.
- Henriques, I. C. 2000, “A Sociedade Colonial em África. Ideologias, hierarquias, quotidianos”, in F. Bethencourt e K. Chaudhuri eds., *História da Expansão Portuguesa*, Temas e Debates, Lisboa, Vol. 5: 216-274.
- Mom, G. 2014, *Atlantic Automobility – emergence and persistence of the car 1895-1940*, Berghahn Books.
- Nascimento, W. S. 2015, “Das Ingombotas ao Bairro Operário: políticas metropolitanas, trânsitos e memórias no espaço urbano luandense (Angola, 1940-1960)”, *Locus – Revista de História*, 21 (1): 79-101.
- Neto, M. da C. 2003, “Nas malhas da rede: O impacto económico e social do transporte rodoviário na região do Huambo c. 1920-c. 1960”, *International Symposium – Angola on the Move: Transport Routes, Communication and History*, Berlin, 24-26 September 2003, consultado em 15 setembro 2018. [http://www.zmo.de/angola/papers/Neto_\(26-01-2005\).pdf](http://www.zmo.de/angola/papers/Neto_(26-01-2005).pdf).

- Pirie, G. 2013, "Automobile organizations driving tourism in pre-independence Africa", *Journal of Tourism History*, 5 (1): 73-91.
- Rosas, F. 2018, *História a História – África*, Tinta da China, Lisboa.
- Ross, K. 1996, *Fast cars, clean bodies: Decolonization and the reordering of French culture*, Cambridge-London, MIT Press.
- Santos, F. 2010, *Fr: 50 anos em Portugal*, Edições CTT, Clube do Coleccionador dos Correios.
- Torres, A. 1983, "Pacto colonial e industrialização de Angola (anos 60-70)", *Análise Social*, 1983, 19 (77/79): 1101-1119.
- Van Eeden, J. 2012, "Picturing the road: Automobility in selected South African post-cards", *Communicatio*, 38 (1), 84-102, DOI: 10.1080/02500167.2011.627567.
- Wheeler, D. & Pélissier, R. 2016 [2009], *História de Angola*. Lisboa, Tinta da China.

Filmografia

- Angola: roteiro turístico*, 1967?, António de Sousa. Arquivo ANIM – cinemateca portuguesa
- Atualidades de Angola*, nº121, 1970. Arquivo ANIM – cinemateca portuguesa
- Atualidades de Angola*, nº147, 1971. Arquivo ANIM – cinemateca portuguesa
- Atualidades de Angola*, nº152, 1971. Arquivo ANIM – cinemateca portuguesa
- Atualidades de Angola*, nº157, 1971. Arquivo ANIM – cinemateca portuguesa
- Atualidades de Angola*, nº158, 1971. Arquivo ANIM – cinemateca portuguesa
- Atualidades de Angola*, nº160, 1971. Arquivo ANIM – cinemateca portuguesa
- Atualidades de Angola*, nº164, 1971. Arquivo ANIM – cinemateca portuguesa
- Atualidades de Angola*, nº166, 1971. Arquivo ANIM – cinemateca portuguesa
- Atualidades de Angola*, nº178, 1972. Arquivo ANIM – cinemateca portuguesa
- Horizonte Angolano*, 1973, Roque, Elso e João Mendes. Produção da Direção Geral de Educação Permanente.

Este artigo faz parte de uma investigação sobre o lazer em Luanda entre 1959 e 1975 no âmbito de um doutoramento realizado no Instituto de Ciências Sociais da Universidade de Lisboa e integrado no Projeto *O Império colonial português e a cultura popular urbana: visões comparativas da metrópole e das colónias (1945-1974)*, que se desenrola nesse instituto.